INTERGREMIAL MARÍTIMA

Delegación

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 18 de abril de 2012

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Rodrigo Goñi Romero.

MIEMBROS: Señores Representantes Marcelo Bistolfi, Dardo Casas, Hugo Dávila, Mario Perrachón y Hermes Toledo Antúnez.

INVITADOS: Por la Intergremial Marítima, señores Ruben Miranda, Daniel Yaben, Sergio Colo, Luis Silva, Carlos Alberto Vega, Francisco Amaro y José Franco.

SEÑOR PRESIDENTE (Goñi Romero).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca, tiene mucho gusto en recibir a una delegación de la Intergremial Marítima, integrada por los señores Ruben Miranda, Daniel Yaben, Sergio Colo, Luis Silva, Carlos Alberto Vega, Francisco Amaro y José Franco.

SEÑOR COLO.- Agradecemos a la Comisión que nos reciba en el día de hoy.

La Intergremial Marítima está conformada por el SUNTMA -Sindicato Único Nacional de Trabajadores del Mar y Afines-, el Centro de Maquinistas Navales, SUDEPU -Sindicato Único de Patrones de Pesca del Uruguay -y UCOMAR -Unión de Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante. Hago esta aclaración porque la Intergremial está integrada por los sindicatos y centros reconocidos a nivel nacional e internacional y, obviamente, forma parte del PIT- CNT, y algunos miembros de nuestros gremios han participado en numerosas ocasiones en la OIT.

Nosotros enviamos una nota a esta Comisión en la que incluimos un punteo de los temas que queremos considerar, dado que son numerosos.

Por lo general, nos encontramos con que -salvo la gente que está vinculada a nuestra actividad, familiares o conocidos -la opinión pública tiene un gran desconocimiento de los temas del mar. En reiteradas ocasiones, a lo largo de los años, concurrimos a diferentes Comisiones y algunos legisladores nos hacen consultas que demuestran que no tienen un gran conocimiento del tema marítimo, portuario y pesquero.

El día de ayer concurrimos a la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas para considerar los mismos temas que enviamos a esta Comisión, pero hoy queremos tratar uno muy grave y urgente, que es el relativo a la Ley Nº 18.881. Esta ley se aprobó en diciembre del año pasado, y hasta el día de ayer estábamos muy alarmados porque las empresas la están interpretando a su manera. Ayer, los Diputados de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas nos dijeron, en forma unánime, que la empresa no puede interpretar una ley como quiera, sino que debe atenerse a lo que se quiso plasmar en ella. Obviamente, el texto da lugar a interpretaciones ambiguas, pero voy a explicar rápidamente lo que establece la Ley Nº 18.881, aunque ustedes, seguramente, estarán al tanto de ello. En esta norma se hizo una excepción y se dispuso que las embarcaciones de bandera extranjera que vinieran a realizar tareas de dragado y logística podían conservar su bandera de origen si la operación a realizar no excedía los quince meses de duración, con opción a tres más, si el trabajo lo requería. En realidad, como el trámite de abanderamiento es muy engorroso y lleva tiempo, esta ley dispuso que ese tipo de tareas podían ser realizadas por embarcaciones con bandera extranjera pero, obviamente, con tripulación uruguaya, la cual debía regirse por la legislación nacional. Pero luego de la promulgación de esta ley algunos abogados con intereses empresariales la interpretaron de una manera totalmente contraria, motivo por el cual las empresas que están haciendo obras nos dijeron en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social que no estaban obligadas a llevar siquiera un tripulante uruguayo a bordo, porque sus embarcaciones tenían bandera extranjera.

A raíz de ello mantuvimos una serie de conflictos y logramos subir a algún tripulante uruguayo a esas embarcaciones, pero no el porcentaje requerido por la legislación nacional, y hasta el día de hoy estamos luchando con ese tema.

Reitero que en el día de ayer los integrantes de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas nos dijeron que van a tratar de corregir esto a la brevedad. Sin embargo, nosotros -solicitamos a todos los legisladores que encontramos que solucionen este tema en forma urgente, porque esta situación no solo golpea a los trabajadores, ya que se ha convertido en un problema de soberanía. Nosotros consideramos que no se pueden entregar a poderes económicos multinacionales lugares claves, poniendo en riesgo la soberanía y la estrategia del país. Debemos tener en cuenta que el dragado no solo deberá hacerse en 2012, sino que tendrá que hacerse siempre, todos los años, porque es una tarea continua. También se deberán llevar a cabo tareas de logística, ya que se habla de la realización de un puerto de aguas profundas, de la hidrovía, no solo por el Río Uruguay y el Río Paraná, sino también por la Laguna Merín, y de las prospecciones de ANCAP en la plataforma; o sea que en el futuro se realizarán un montón de obras y nosotros vemos que está en juego la soberanía, y somos reacios a que no esté presente la bandera nacional en la realización de esos trabajos.

Sé que esta es la Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca, pero quería hacer esa breve introducción para no olvidarnos de esa ley.

Ahora voy a ceder la palabra el resto de los compañeros para que se refieran al proyecto de ley de pesca y al Decreto Nº 647/12.

SEÑOR VEGA.- En primer lugar, quiero agradecer a la Comisión por habernos recibido.

Quisiera comentar que soy miembro de la Dirección del SUNTMA y ampliar algunos de los argumentos mencionados por el compañero Colo sobre la Ley Nº 18.881; también voy a referirme al Decreto Nº 647/12.

La Intergremial Marítima hizo llegar algunas legislaciones de los países vecinos, de Brasil y Argentina, quienes en estas situaciones se "chartean" la bandera, por lo que las naves pueden trabajar con dos banderas, la de su país de origen y la del país en que llevan a cabo esos servicios.

Nosotros no estamos preocupados por las inversiones que se realizan en el país, lo que marca un sistema; lo que nos preocupa es que una empresa que viene a brindar un servicio a nuestro país ponga condiciones; eso nosotros no lo podemos aceptar. Además, las empresas que vienen a trabajar a nuestro país con bandera francesa, tienen solo dos tripulantes franceses a bordo, por lo que tampoco defiende su fuente de trabajo país y la de sus coterráneos, porque trabajan con malayos, filipinos y gente de todas las nacionalidades. Por esta razón nuestra gente queda sin trabajo.

Entonces, vemos que hay una gran contradicción cuando se habla de país productivo, porque se margina a nuestros compañeros. En ese sentido, quisiera decir que tenemos una lista de cuatrocientos veinte

compañeros -la cual podemos acercar a la Comisión en cualquier momento -que se presentaron a un concurso en la Administración Nacional de Puertos, porque solicitaba personal para llevar a cabo trabajos de dragados. Por lo tanto, el problema no radica en no contar con profesionales para realizar esas tareas, ya que tenemos jefes de máquinas, maquinistas, patrones, capitanes, oficiales, dragadores, cocineros y marineros.

Por lo tanto, la Ley Nº 18.888 a nosotros nos perjudica, porque ahora las empresas hacen "lobby", y como uno de sus párrafos puede interpretarse de dos manera, estas nos dicen que no tienen que llevar tripulantes uruguayos.

Por otro lado, el Decreto 647/12 se dictó específicamente para la empresa Isla Legranza -uno de sus barcos tiene el mismo nombre, que tuvo sus barcos parados en el puerto durante más de tres años por no querer firmar convenios colectivos. En realidad, todos los barcos de esa característica y que realizaban esa pesquería, que es la merluza negra, los habían firmado con todos los gremios, no solo con el SUNTMA, sino también con SUDEPU y el Centro de Maquinistas. Entonces, los trabajadores, para poder cobrar los créditos laborales que se les debían y el despido, tuvieron que ocupar. Luego de ello, a los compañeros se les pagó el 50% de lo que reclamaban y los barcos se fueron a Vigo, España. Posteriormente, después de dos años, estos barcos volvieron a trabajar -uno era rastrero y el otro palangrero de la merluza negra -e hicieron una marea, pero como tuvieron problemas porque violaron la ley del 70% porque estaban fuera de las doscientas millas marítimas -en esa ocasión tuvieron un problema en las Islas Malvinas y debieron desembarcar tripulantes uruguayos y embarcar filipinos, lo único que hace es una campaña por año.

En ese sentido, nosotros tuvimos una reunión con el Director de la DINARA para lograr que el barco hiciera mareas alternativas a fin de que tuviera continuidad de trabajo y no dedicarse solo a una marea, que es de cinco meses en el año. Entonces, logramos que pudiera hacer mareas alternativas dentro de nuestras doscientas millas, pero la empresa se negó, porque le era más rentable trabajar cinco meses por año y no tener continuidad en las salidas.

Como dije anteriormente, esta empresa realizó una marea, pero el barco hacía agua, por lo que los trabajadores que estaban embarcados, cuando la nave entró en las Malvinas, solicitaron la inspección de un perito de las autoridades marítimas para fiscalizar si el barco estaba apto para seguir trabajando en aguas de las Islas Georgias -cabe aclarar que en esas aguas siempre hay mal tiempo, por lo que no es lo mismo trabajar dentro de las doscientas millas-, pero la empresa se negó y resolvió entrar el barco al puerto de Montevideo y terminó la campaña.

Sin duda, algunas personas estuvieron haciendo "lobby" y pidiendo que se rebajara el porcentaje de tripulación uruguaya; inclusive, hicieron llegar este pedido a los gremios y cada uno de ellos dio su respuesta. En realidad, lo que quería la empresa Isla Legranza, era llevar el 10% de tripulación uruguaya, cuando está obligada a llevar el 70%. Luego de eso, la ley que establecía que fuera de las doscientas millas el 70% de la tripulación debía ser uruguaya fue modificada, y se dispone que solo el 50% de la tripulación debe serlo. Pero lo más triste de esto es que esta modificación se llevó a cabo por un tema zafral, pero aquí no hay un problema de ese tipo. Entonces, se dictó un decreto, lo cual dio lugar a que otras empresas realizaran algunas interpretaciones; todos sabemos que cuando se dan esos changüí, nuestros empresarios interpretan que ellos también pueden estar comprendidos, por el tema zafral.

SEÑOR FRANCO.- Muchas gracias por recibimos en esta Comisión.

Soy miembro de la Dirección del SUNTMA.

Simplemente, quisiera complementar lo expresado por el compañero Vega.

Según el Director de la DINARA, ese decretó se dictó por un solo viaje y ya caducó, por lo que no estaría en vigencia. Pero nosotros queremos señalar la gravedad del precedente que esto podría establecer. Tal como dijo el señor Vega, el empresariado de la pesca es muy oportunista, y como a nadie le amarga un dulce -como dice el dicho -rápidamente pueden interpretar que este decreto puede alcanzar, inclusive, a los barcos que operan hasta la costa. ¿Por qué? En realidad, en el sector no hay dos opiniones en torno al diagnóstico de los recursos pesqueros. Estos recursos han sido sobreexplotados, por lo que la merluza está al borde del colapso, la corvina está en su máxima explotación, la pescadilla está sobreexplotada y, además, no hay diversificación de la captura ni de la pesquería. Por lo tanto, la pesca se hace cada vez más zafral. Además, debemos tener en

cuenta que la pesca está dirigida, fundamentalmente, hacia estas tres especies, y en forma selectiva, porque se selecciona por talla, lo cual hace que se tenga un gran componente de descarte, lo cual aumenta la depredación. Ese es el panorama que tenemos, y desde hace mucho tiempo.

Ese es el escenario que tenemos, y con un empresariado que es oportunista, quienes pueden decir que como pescan corvina, la pesca es zafral, ya que se pesca cinco o seis meses al año, y con grandes altibajos. Además, más allá de que se cumplan los cupos, hay un componente que no podemos dejar de señalar, y es que se trata de recursos compartidos con Argentina, y en algunos casos con Brasil. Por tanto, un mayor esfuerzo pesquero trae una reducción permanente de los rendimientos, haciendo que la pesca sea cada vez más zafral.

Por eso decimos que para nosotros esto es un alerta; además, se dispuso la reducción del porcentaje de la tripulación uruguaya a través de un decreto, rebajando la ley. No podemos olvidar que nos costó más de veinte años de pela lograr que el 100% de la tripulación de un barco de bandera nacional fuera uruguaya. Esto se logró modificando el artículo 27 de la Ley Nº 13.833. Y hace dos años la Ley Nº 18.498, aprobada hace dos o tres años, modificó este artículo, estableciendo que en los barcos de bandera nacional, el 90% de la tripulación debía ser uruguaya.

Ahora bien, en algunos casos excepcionales -esto es lo que señaló el compañero Vega-, trabajando fuera de las doscientas millas marítimas, ese porcentaje se puede rebajar al 70%, pero el Decreto 647/12 establece un 50%, por lo que, inclusive, rebaja los topes establecidos por la ley. También se argumenta que se trabaja en forma esporádica. Entonces, como dije, para nosotros esto constituye una alerta.

Por otro lado, nosotros sabemos que el Parlamento está considerando un proyecto de ley de pesca -por el que compareció el Director de la DINARA, algo por lo que nosotros hace mucho tiempo que venimos peleando. Nosotros señalamos en otras oportunidades que asistimos al Parlamento -eso figura en las versiones taquigráficas -y en que se nos preguntó qué pensábamos del anteproyecto que se había enviado en ese sentido, que era como empezar la casa por el techo, porque el país no tiene una política pesquera de Estado. |Además, el modelo de explotación pesquera que tiene el país está agotado. Por lo tanto, hay que tomar medidas de fondo. Para ello, nosotros promovemos la creación de un ámbito multidisciplinario en el que participe el Parlamento, la Universidad, los trabajadores y el Poder Ejecutivo para elaborar una política pesquera de Estado. Luego, la ley tendrá que ser el marco jurídico que regule esa política pesquera elaborada conjuntamente; esa es nuestra posición.

Debemos tener en claro que la Ley Nº 13.833 no es una ley de pesca, sino una norma que permitió la inversión para el desarrollo pesquero. El modelo de explotación pesquera es de 1974. Es por todo esto que no podemos incorporar el contenido de este decreto, que rebaja derechos. Además, acá hay un problema de soberanía.

Hace poco, se hizo un acuerdo con una empresa privada japonesa; no fue un acuerdo entre gobiernos. Todos sabemos que la representación de Uruguay en el ICAT -organismo internacional que regula la pesca de túnidos en el Océano Atlántico, de un cupo de 800 toneladas, logró llegar a las 1.600. Sin embargo, la reglamentación del ICAT establece que si un país ribereño no pesca el cupo que le corresponde, otro país ribereño puede reclamarlo. Entonces, con ese argumento, se hace un acuerdo con una empresa privada japonesa que pesca con bandera japonesa en nuestras aguas. Esto tiene una gran similitud con la Ley Nº 18.881, porque tiene la misma filosofía. Por otra parte, debemos advertir que cuando un producto sale, lo único que queda para el país es una cifra para la estadística; se paga un pequeño canon pero las empresas se llevan millones de dólares en cada campaña. De todos modos, el trabajo tiene que ser nuestro porque se realiza en nuestras aguas. No se aporta nueva tecnología y, si no se lleva gente nuestra, por más tecnología que se traiga, no hay a quién trasmitirla. Además, utilizan artes de pesca que nuestros profesionales saben usar. Por ejemplo, la técnica de la conservación del atún la aprendimos de los japoneses. Por lo tanto, nada justifica no llevar tripulación uruguaya. También está el agravante de que esos barcos tienen bandera japonesa que, como las dragas, tienen tres o cuatro japoneses y el resto es indonesio, filipino, vietnamita, etcétera, con trabajo prácticamente de esclavo.

La información que tenemos es que los japoneses no continuarían. De todos modos, la Intergremial Marítima tomó una decisión: eso no se acepta más.

En 1986 o 1987, el Gobierno de la época pretendió hacer un convenio con la empresa Daewoo para, a cambio de algunas cosas, traer la flota coreana a pescar a nuestras aguas. En ese momento, la Intergremial Marítima

paró toda la flota porque entendió que había un problema de soberanía. Luego se hizo un convenio marco con lo que era la Unión Soviética y también se paró todo. Además, es bueno recordar que quien mantiene permanentemente la soberanía por tener presencia en las aguas son nuestros barcos, nuestra gente.

Nos sentimos preocupados por esta cuestión y nuestra propuesta es tomar medidas para generar ámbitos de discusión, de modo de elaborar en conjunto una política pesquera de Estado para que luego se regule por una verdadera ley de pesca.

SEÑOR AMARO.- Quiero referirme a los acuerdos que se han hecho con la empresa japonesa Japan Tuna.

Debo decir que todas estas cuestiones con las leyes que se han expuesto acá van en detrimento de las fuentes laborales de nuestra gente de mar. Además, esta empresa particularmente opera en nuestro mar territorial, dentro de nuestra soberanía y, por lo tanto, debería cumplir con la normativa vigente; está explotando un recurso pesquero de todos los uruguayos.

Es más: la Intergremial Marítima peleó una dura batalla durante más de veinte años para que se derogara la Ley Nº 15.523. En las tres campañas anteriores que se hicieron con estos acuerdos, se aplicó la Ley Nº 15.523 y su derogación fue en 2007.

Por otra parte, los operadores de esos barcos pertenecen a una aliada etnia asiática y todos trabajan prácticamente en un régimen de esclavitud; es un trabajo "full time", la comida es mala, etcétera. Hubo compañeros nuestros que tuvieron la oportunidad de navegar en esos barcos y nos informaron que las condiciones de trabajo eran nefastas.

Como decía el compañero Franco, estas empresas aportan el mínimo del canon y pagan muy bajos salarios a los trabajadores uruguayos, que tienen que ser un mínimo de cinco: uno en el puente de mando, otro en la sala de máquinas y tres compañeros en la cubierta. De esta forma, se violenta la ley del porcentaje de tripulantes uruguayos que deben operar en barcos de bandera nacional y se vuelve a imponer la Ley Nº 15.523; no hay aportes a ningún organismo del Estado.

SEÑOR COLO.- Quiero hacer una puntualización con respecto al proyecto de ley que consideró la Comisión.

Deseo aclarar que en el anterior período legislativo hubo un par de talleres en los que participamos e hicimos nuestros aportes. Entendemos que el tema ha sido ampliamente discutido por distintos actores y no todos los aportes de los trabajadores se han volcado en el actual proyecto.

De las últimas modificaciones que se hicieron, nos llamó la atención que se suprimiera el artículo 38 -si mal no recuerdo, que refería al retiro del permiso de pesca, con el consiguiente juicio de parte de las empresas. Hay un caso muy notorio de una persona con no muy buena fama en el sector a quien se le retiró los permisos de pesca -hacía más de quince meses que estaban los barcos parados -y está haciendo un juicio al Estado. Pensamos que habría que rever ese artículo porque puede dar la posibilidad de que se hagan muchos juicios contra el Estado.

Lo de la sustentabilidad fue un tema de semántica. También nos llamó la atención lo de la Mesa de Acuicultura porque no hay trabajadores representados.

SEÑOR CASAS.- Me gustaría saber por qué hay menos empresas de bandera uruguaya; por lo que tengo entendido, habría unas diez empresas menos. Quizás haya más requisitos y se exija mucho más a nuestras empresas, frente a los beneficios que obtienen las empresas extranjeras

También quisiera saber qué pasa con la devastación de los recursos marítimos, principalmente en barcos con bandera extranjera.

SEÑOR VEGA.- Una de las razones es que los empresarios siempre le echan la culpa al sindicato. Sin embargo, la emigración de las empresas instaladas en nuestro país se debió a que en los años anteriores

hubo desregulación. La Ley Nº 15.523 era uno de los factores por los que el empresario actuaba con total impunidad, sobre todo con las tripulaciones. Si algún compañero reclamaba algo, lo echaban y traían gente de otras nacionalidades. Aclaro que no tenemos problemas en recibir a trabajadores de otros lugares; el tema es que las condiciones en las que vienen son diferentes a las nuestras.

Por ejemplo, un tripulante coreano en un barco gana US$ 370; le dan US$ 170 cuando el barco entra al puerto y le giran US$ 200 a su país de origen: Vietnam, Malasia, Filipinas, Corea, China, etcétera. Entonces, la competencia es completamente desleal. ¡Me gustaría saber si ustedes pueden vivir con US$ 370 por mes! Es imposible; sucede que en esos países, quizás, US$ 200 es una fortuna. ¿Cómo no van a querer traer esos trabajadores si los costos son diferentes.

El otro tema -acá no hay que alarmarse -es que en algunos casos hay blanqueo de dinero. Los canadienses tenían cuatro barcos, pero ¿por qué se fueron? Porque tenían que trabajar con las nuevas leyes y exigencias. Por lo tanto, los barcos quedaron abandonados en el puerto; hoy ya están obsoletos y prontos para el desguace. ¿Por qué se fueron los coreanos del país? ¿Porque el sindicato no los dejaba trabajar? No; se fueron porque toda su vida trabajaron bajo la desregulación y porque llegó el momento de la derogación de la Ley Nº 15.523, del establecimiento de un 90% de tripulación uruguaya en los barcos. ¿Por qué no van a trabajar a Brasil o Argentina? Porque esos países tienen normativas que no les permiten trabajar en el sistema de ellos.

Quiero referirme a los permisos de pesca. Es bueno señalar que en 2010 firmamos un convenio con el barco "Coral", pero todavía no salió a navegar. Sin embargo, ese barco tiene permiso, pero es irregular. Hay que aclarar que acá hay permisos irregulares porque el único barco que tenía permiso para factoría y que estaba dentro de ley era el "Río Solís"; los demás barcos que se modificaron y que hoy son congeladores arrastreros están funcionando irregularmente.

No se puede hablar de continuidad porque la flota uruguaya es obsoleta y hay barcos que llegan a romper diez veces lo mismo. En este caso, no es problema del empresario sino del Poder Ejecutivo porque tiene que ser más enérgico. Creo que no puede haber una ley de pesca si no hay una política pesquera. Acá, lamentablemente, se siguen tirando miles de toneladas al agua porque se trata de una pesca dirigida. Si yo pesqué pescadilla y no tengo mercado, le digo al patrón de abordo que lo tire al agua. Si no tengo corvina, que es la vedette de la pesca, la fauna la tiramos al agua.

Independientemente de que nuestros recursos son compartidos, tiene que haber una política; hay recursos que están vírgenes y que no se explotan.

Por otra parte, la flota que tenemos es obsoleta y no hay continuidad de trabajo. Para que ustedes tengan idea, si a los cuatro meses que van -abril ya está terminando -hacemos un prorrateo de cuánto ganó un compañero, creo que no llega a $ 5.000. ¿Por qué? Porque los barcos están mucho tiempo rotos, algunos permanecieron parados hasta tres meses porque a los armadores no les servía sacarlos. Estoy hablando de los costeros, no de los camaroneros, ni atuneros ni los que se dedican a la -merluza negra.

Entendemos que tiene que haber una ley de pesca, pero que sea el respaldo jurídico para una política pesquera.

Esta es la situación de nuestra flota.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera hacer algunos comentarios.

En primer lugar, soy de Salto, por lo que comprenderán que la pesca no es mi fuerte y más aún de lo que ustedes están planteando.

Voy a hablar por mi sentido común, que no necesariamente tiene que ser el correcto, es decir, lo que puedo entender, admitiendo desde ya que puedo estar equivocado.

Siempre he comentado con los compañeros que me llama la atención por qué un kilo de pescado sale más caro que un kilo de carne. Para empezar, en la pesca se apropian de lo que es ajeno o de lo que no pertenece a nadie, pero el kilo de carne tiene propiedad, un capital invertido y muchos años de trabajo produciendo carne.

Sin embargo, el kilo de pescado vale lo mismo. Honestamente, creo que eso es absolutamente absurdo, es un disparate, porque no hay otro costo más que el de extraerlo y faenarlo. Ojalá fuera tan simple con la carne.

La pesca tiene pormenores que me superan. Ustedes manifiestan una realidad de la pesca que es atroz: no hay inversión, hay atraso, están agotando el recurso. La verdad, es un desquicio. Nos han manifestado que todo es un desquicio, que en ese sector nada funciona y ustedes son parte de la solución y parte del problema, porque todos quienes están involucrados en los sectores son parte de una misma situación.

Se podrán imaginar que soluciones a los problemas que ustedes plantean no tengo. Lo que por experiencia sí tengo claro es que generalmente, cuanto más se regulan y controlan los sectores, surge más atraso y es la historia de los países. Por ejemplo, cuando más se reguló sobre la industria, se generó un atraso que al cabo de algunas décadas terminó -los más veteranos recordarán lo que fue el proceso industrial de Luis Batlle y lo que quedó de eso -en nada. No quedó nada. Nuestros vecinos de Paysandú son un claro ejemplo. No quedó en Paysandú porque ese modelo industrial regulado, controlado, absolutamente protegido por el Estado, fracasó, no sobrevivió.

Los escuché hablar del trabajo de los vietnamitas. Les puedo asegurar que la mayoría de las camisas que ustedes y nosotros llevamos puestas -en esto vamos todos en el mismo carro -son de Vietnam o de China.

En el mundo hay problemas de atraso. El fenómeno de China está sustentado en que tienen todavía como 200:000.000 de trabajadores en el área rural, subempleados, apenas sobreviviendo y por supuesto, en la medida que se integran al sector industrial, por un pequeño salario mayor al que ya tienen van a seguir trabajando a muy bajos costos. ¿Qué podemos hacer nosotros en ese aspecto? Muy poco; decirles que no les compramos más las camisas.... No sé, lo único que vamos a lograr es que después ustedes vengan con algún bucito Hering, de peor calidad y seguramente más caro.

Hay cuestiones de la realidad de la economía que son muy difíciles de solucionar y entiéndasenos: yo estoy hablando desde la oposición, no estoy quebrando una lanza por el Gobierno. Yo soy oposición.

Creo que acá tenemos serios problemas. Esperemos que este proyecto que estamos por aprobar propenda a una solución para todos, con una actitud positiva, pero no con radicalismos y oponiéndonos a todo porque va en contra del interés personal de cada uno, legítimo sí -el interés personal siempre es legítimo, cada uno de nosotros tenemos nuestros intereses y son todos legítimos, pero tiene que haber un común denominador que permita sacar las cosas adelante.

En el transcurso de la discusión de esta iniciativa que estamos por aprobar ha habido una crítica generalizada por parte de todos los sectores, de ustedes, de los dueños de los barcos, de los frigoríficos, etcétera respecto a que falta una política pesquera, una política del sector. Esperemos que a partir de la aprobación de este proyecto se comience a andar por un buen camino.

Estamos a las órdenes, pero si desde el Parlamento seguimos tocando, modificando leyes -se podrá salir tangencialmente de un tema, lo único que vamos a hacer es complicar la madeja sin solucionar nada.

Por ejemplo, escuchaba lo que ustedes mencionaban respecto a los cánones que pagan los barcos extranjeros por las extracciones y me hacía acordar a la minería: se iban a llevar la tierra uruguaya y el hierro dejando creo que un 5% o un 8%. Aparentemente, ahora vamos a ir por mitades. Seguramente, en este tipo de industria extractiva que se hace en los océanos y en los mares, habrá que ir hacia algún sistema similar. Supongo que será parte de la nueva política que el Gobierno nos está pidiendo en este marco legal. Espero que sea así.

SEÑOR TOLEDO ANTÚNEZ.- En primer lugar, saludo a los representantes de las distintas gremiales que hoy nos acompañan.

Cada vez que vienen nos enriquecen, nos conmueven y nos sacuden, porque nos plantean cosas, que como decía el Presidente -no tenemos empacho en decirlo-, a veces desconocemos, porque así como él es de Salto, todos venimos de lugares diferentes y el uruguayo en general -como lo hemos dicho en otras oportunidades -conoce poco de pesca.

Como decía el Presidente y para ser bien honesto, en el día de hoy con seguridad aprobaremos este proyecto de ley sobre el que hace por lo menos cuatro años que se viene trabajando. En primer lugar, lo elaboró el Poder Ejecutivo con los talleres que la delegación mencionaba; luego, el año pasado esta Comisión lo comenzó a estudiar, invitando a todas las delegaciones -ustedes concurrieron -y después seguimos este año con la discusión de la iniciativa con varias venidas del Director General de la DINARA culminando el trabajo. Entre todos acordamos este proyecto de ley que tiene un solo informe aprobado mayoritariamente con alguna salvedad.

Tengo entendido -estoy seguro que se hizo -que cuando estábamos finalizando la discusión, solicitamos a todos los involucrados mediante nota escrita -a través de Secretaría -que opinaran nuevamente acerca de la iniciativa, pero no muchos o casi nadie nos respondió en esa instancia. Entonces, dimos por sobreentendido que no había mucho más que aportar en ese momento o que simplemente no estaban dispuestos a realizar más aportes.

Me parece que es bien interesante lo que ustedes plantean, sobre todo cuando hablan de que no hay políticas pesqueras. En ese sentido, quizás tengamos la oportunidad -a lo mejor hasta los invitamos -de discutir en profundidad lo que ustedes mencionan como política pesquera, porque siempre nos quedamos con el título y sería oportuno conversar en este u otro ámbito lo que ustedes u otros entienden por política pesquera.

Pienso que con este proyecto se avanza bastante, quizás no es perfecto, no contempla todas las aspiraciones, pero en ese sentido, esta Comisión ha trabajado con la mejor intención y no poco, de pronto no lo mejor que se exigiera, pero hemos hecho los mejores esfuerzos para que esta iniciativa se concrete luego de una larga discusión.

Obviamente, algunos de los planteos formulados son muy importantes y quizás corresponda hacerlo en la Comisión de Legislación del Trabajo, más allá de que no escapa al interés de esta Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca. Creo que algunas cuestiones que plantearon cuando vinieron acá y que ahora se retomaron corresponde hacerlo en la Comisión de Legislación del Trabajo.

Coincido que en la medida que no tengamos y que las organizaciones internacionales no tengan cuidado respecto a la preservación de recursos pesqueros, corremos el riesgo no solamente de estancar la posibilidad de captura sino también de retroceder, porque como bien decían ustedes, hay distintos mecanismos de pesca que a eso conducen; no hay duda de que es así. Por ejemplo, la pesca de arrastre, la captura que no están permitidas pero que se hace porque no hay controles; se desechan especies que por lo que ustedes explicaron, luego mueren.

Además tenemos problemas con la pesca compartida porque los peces no tienen frontera y si hay tres especies como merluza, corvina y pescadilla y están allá, los pescan -quizás con más posibilidad de pescar que nosotros porque tienen mayor poder de pesca, pero obviamente, cuando esa especie se ve reducida, van a pescar otra y si no nos ponemos de acuerdo con Argentina hacemos lo mismo, lo que puede ser fatal. Es muy complejo. Apenas soy un principiante, ustedes conocen mucho más y hay otras posibilidades como la acuicultura.

Estoy convencido de que en este proyecto la acuicultura es una de las cuestiones más importantes que se fomenta. Por supuesto, va a llevar mucho tiempo, pero por lo que he leído en los años cincuenta se pescaba 50:000.000 de toneladas y hoy estamos en 147:000.000. La acuicultura ha crecido notablemente en el mundo, no acá y tenemos como ejemplos muy cercanos a Argentina y Brasil.

En el día de hoy aprobaremos este proyecto de ley pero obviamente no quiere decir que acá culmina la labor, podemos seguir trabajando y creo que debemos seguir haciéndolo en aras de mejorar esta situación.

SEÑOR DÁVILA.- Saludamos la presencia de los trabajadores y demás integrantes de la intergremial marítima.

Hace un tiempo recibimos a los trabajadores y plantearon esta cuestión. Nosotros hicimos gestiones con el Director de la DINARA, doctor Gilardoni y en virtud de lo que como frenteamplistas tenemos en nuestro programa de Gobierno, le planteamos la necesidad de la creación de un ente testigo, de una flota pesquera. Pero nos manifestó que para ese tipo de cosas se necesita otro tipo de inversiones que no necesariamente

tenían que pasar por la ley y que se necesitaban otras políticas que escapaban a la responsabilidad de la DINARA.

Esta situación nos preocupa y es cuestión de seguir trabajando. En ese sentido, el año pasado esta Comisión participó de un foro cárnico y creo que el Presidente planteó la necesidad de agregar a la temática no solo las carnes rojas sino las aves y peces

SEÑOR PRESIDENTE.- Las aves fueron incorporadas.

SEÑOR DÁVILA.- A modo de aporte, quizás esta Comisión pueda organizar un foro de ese tipo en el que estén presentes todos los involucrados en este tema: el Estado, los trabajadores, los empresarios y la Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca, para ver cómo avanzamos en esto.

SEÑOR COLO.- Simplemente deseo puntualizar que nosotros también desde hace muchos años venimos haciendo propuestas. No nos quedamos netamente en lo contestatario. En el Parlamento ha habido algunas instancias similares a la propuesta del señor Diputado Dávila -la vemos con buenos ojos -en las que hemos participado. La esencia de nuestra reivindicación como trabajadores organizados ha sido que hubiera un ámbito en donde participaran todos los actores, por lo que precisamente dije al comienzo de mi intervención respecto a que hay un gran desconocimiento de los temas marítimos pesqueros por parte de la opinión pública.

Vemos con buenos ojos la propuesta. Tenemos aportes para hacer y con mucho gusto les podemos hacer llegar a los señores Diputados nuestra humilde opinión como trabajadores pero hay muchos puntos en los que inclusive coincidimos con otros actores del sector.

Por último, desde el sector de los trabajadores también se han promovido, con la colaboración de extensión universitaria, precisamente nuevos modelos de pesca.

SEÑOR BISTOLFI.- Saludo a la delegación.

El año pasado integré la Comisión de Legislación del Trabajo y recibimos a la delegación que nos acompaña por un problema del convenio colectivo, en el sentido de que se había firmado, pero no se estaba cumpliendo, que los armadores no estaban cumpliendo en tiempo y forma. El otro problema que tenían era de salud laboral.

Quisiera saber si han avanzado en esos temas o continúan con los mismos problemas.

SEÑOR FRANCO.- Antes de responder al señor Diputado Bistolfi, quisiera hacer algunas breves consideraciones.

Por lo que surge de las intervenciones de los señores Diputados respecto a la aprobación de la ley por lo menos en Comisión, es la crónica de una muerte anunciada. No es este el momento de discutir respecto al contenido del proyecto de ley. Nosotros hicimos llegar nuestras inquietudes, hay versiones taquigráficas desde la Legislatura anterior en torno a nuestra opinión sobre este proyecto de ley.

Cuando hablamos de una política pesquera de Estado, hay que tener en cuenta los componentes del sector pesquero y por eso decimos que primero hay que elaborar una política pesquera que no existe. La política pesquera es que no haya política pesquera.

Entonces, tenemos un primer componente que es la investigación. Si bien ha habido avances en torno a dotar de más recursos a la DINARA para la investigación a través del Presupuesto, etcétera, son totalmente insuficientes. Tenemos solamente un barco científico y no hay continuidad en las campañas para centros de estudio. Además, la investigación no solamente nos tiene que dar como resultado el estado de los recursos, sino también qué tipo de barco necesitamos para darle continuidad a la actividad, qué tipo de arte es necesario para ir suplantando un arte totalmente depredatorio ya que no discrimina ni por especie ni por talla, apuntando a la diversificación de la captura, de la pesquería. El otro componente es el de la industrialización. Nosotros seguimos exportando más del 80% de los productos de la pesca en "commodities". Estoy hablando

de pescado entero y congelado, pero tenemos que darle mayor valor agregado. Nosotros pensamos que en el tema de la comercialización el Estado deberá jugar un papel más dinámico, en búsqueda y en la consecución de mercados. Por lo tanto, nosotros entendemos que esos componentes deben discutirse en un ámbito multidisciplinario. Por eso recurrimos a la Universidad para elaborar un nuevo modelo de explotación pesquera, y discrepamos con que se comience por el articulado de una ley cuando no se contemplan todo este tipo de cosas para cambiar el modelo.

Por otro lado, en el día de mañana se llevará a cabo una jornada cívica nacional, promovida por el PIT- CNT. También quisiera decir que en el último congreso del PIT- CNT se aprobó un capítulo en torno al tema de la pesca y la marina mercante, y nosotros promovemos el desarrollo de la construcción naval. Entonces, cuando nosotros hablamos de país productivo, lo hacemos porque consideramos que el país está en condiciones de invertir, ya que sin inversión del Estado no hay desarrollo productivo. Reitero que el país ahora está en condiciones de invertir. Por supuesto, si se realizan inversiones sobre la base de hacer concesiones a empresas extranjeras en detrimento de las posibilidades de trabajo de nuestros trabajadores, tenemos, por lo menos, una contradicción.

Nosotros queríamos decir todo esto para que la Comisión entendiera cómo concebimos los componentes del sector para elaborar una política pesquera de Estado.

Con respecto a las preguntas formuladas por el señor Diputado, quiero decir que la salud laboral para nosotros constituye una gran preocupación, pero el principal escollo que tenemos es la actitud del Banco de Seguros del Estado. Cuando nosotros recurrimos a la Comisión de Legislación del Trabajo -también concurrimos a la Comisión de Salud Pública y Asistencia Social de la Cámara de Representantes -lo hicimos porque entendíamos que el Parlamento debía intervenir en estos temas. Entonces, después de mucho pelear -no solo nosotros, sino fundamentalmente los gremios de la industria, y desde la Comisión de Salud Laboral del PIT- CNT, el país logró que se ampliara el protocolo de enfermedades profesionales. Sin embargo, todavía hay afecciones en la columna -producto del trabajo que nosotros realizamos-, en las articulaciones y extremidades -fruto del trabajo repetitivo y de trabajar con pesos en superficies inestables, como los barcos -que no son aceptadas por el Banco de Seguros del Estado como producto del trabajo que llevamos a cabo. Entonces, deriva a los compañeros al FONASA, en donde hay un tope, por lo que el trabajador se ve afectado. Por supuesto, también tenemos otras dificultades, pero para solucionar este tipo de cosas habrá que legislar; estos temas deben ser discutidos por el Parlamento, el cual deberá aprobar una legislación que provea un protocolo diferente.

En cuanto al convenio colectivo, el tema principal era el relativo a los patrones de pesca, a una remuneración que debía aplicarse al precio del pescado. En realidad, el convenio se firmó, pero no lo han cumplido. También quiero señalar que muchos aspectos del convenio colectivo están siendo utilizados por los armadores, permanentemente, como chicanas para generar conflictos. Me refiero, por ejemplo, a las horas de trabajo no específicas en la mar, las horas de espera en el puerto, los feriados pagos; todo eso es motivo de conflicto, ya que se niegan a pagar o pagan mal. En realidad, debido a un reintegro del BPS que se debía realizar -no me voy a extender en ese tema, pero quiero decir que no era para todos los trabajadores, sino para aquellos que estaban vinculados antes de la reforma de la seguridad social, que era de un 2,64%, estuvimos más de un año discutiendo, y después que logramos llegar a un acuerdo y firmarlo, no fue cumplido. Ese es el panorama.

SEÑOR AMARO.- El señor Presidente de la Comisión dijo que pertenecía a la oposición, pero nosotros vinimos aquí a buscar soluciones para todo el sector marítimo, fluvial y portuario, y cuando suceden cosas que violentan la soberanía no debe haber banderas políticas ni pensarse en si se es o no oposición. El país -esa es una realidad -ha vivido durante muchísimo tiempo de espaldas al mar; tanto es así que los anteriores Ministros de Ganadería, Agricultura y Pesca nos decían que sabían que el mar estaba pasando la escollera, hacia el sur, pero no lo que sucedía en el agua; inclusive esto nos lo han dicho los propios Presidentes de la República.

Entonces, todos juntos, los trabajadores y el Poder Legislativo, debemos tratar de solucionar algunos problemas, y a eso apuntamos.

Esto también sucede con la minería, ya que tratan de llevarse nuestras riquezas, lo que también constituye una violación de nuestra soberanía. No olvidemos que desde 1902, en Minas de Corrales -yo soy de Salto, los

ingleses no solo se llevan al exterior el 50% de lo obtenido. Nosotros pensamos en esto, porque si bien somos pescadores, también somos trabajadores y nos daña todo lo que le suceda al conjunto de los trabajadores y queremos cuidar nuestra soberanía, porque somos bien uruguayos. Por ello consideramos que detrás de un proyecto minero debería haber, por ejemplo, una empresa siderúrgica que procesara todo el material extraído, ya que es el problema que tenemos con el pescado. Como dijimos, el pescado sale al exterior en forma de "commodities", y estamos perdiendo fuentes de trabajo, porque lo único que se hace con la captura es lavarla, congelarla y enviarla al exterior. Y en algunos casos ni eso, ya que en el puerto se hace el trasbordo a un buque madre, el cual se va a su país de origen y no deja ni una escama en nuestro país. Esto es lo que sucede con la merluza negra, y lo que le ocurrió al cangrejo rojo y a otras variedades; y la corvina, lamentablemente, está siguiendo ese camino. Entonces, con este procedimiento hay menos fuentes de trabajo; las fábricas cierran y hay menos empresas. En realidad, para los empresarios es más conveniente sacar el producto en forma de "commodities" que tener una fábrica y darle valor agregado.

SEÑOR TOLEDO ANTÚNEZ.- Por supuesto, entendemos el planteo realizado por la delegación pero, en lo personal, quisiera ser más abarcativo, ya que la pesca no está limitada solamente al mar; tenemos a los pescadores artesanales, a quienes también debemos tener en cuenta y tratar de encontrar la forma de que tengan una vida mucho más digna y puedan sobrellevar las situaciones que enfrentan.

También quiero decir que me gustó mucho el planteo del señor Diputado Dávila, relativo a llevar a cabo un seminario. Por supuesto, esto será discutido en la Comisión, y será aprobado o no, pero creo que puede ser el puntapié inicial para llevar a cabo esa discusión que ustedes plantean, a los efectos de definir con claridad, entre todos los involucrados, las políticas pesqueras en general. Creo que ese puede ser el ámbito interdisciplinario a que hizo mención el señor Franco.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca agradece la presencia de la delegación de la Intergremial Marítima y queda a sus órdenes.

Se levanta la reunión.